

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

Montréal, 24 – 29 mars 2003

Point 2 : Examen des questions clés de réglementation dans le cadre de la libéralisation
2.2 : Accès aux marchés

ACCES AUX MARCHES

(Note présentée par les Etats africains)²

SOMMAIRE

La présente note examine et recommande une approche en vue d'assurer une participation effective et durable des Etats africains au marché du transport aérien international.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 5.

REFERENCES

Décision de Yamoussoukro de 1999
ATConf/5-WP/8 — *Libéralisation de l'accès aux marchés*
Rapport de la 16^e Session Plénière de la CAFAC (Caire, 21-26 avril 2001)

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien est important pour l'Afrique en raison du rôle qu'il joue dans l'établissement de liens économiques, culturels et sociaux au niveau du continent et avec le reste du monde. Il constitue une composante essentielle de l'intégration physique et économique du continent et facilite la croissance économique, le commerce et le tourisme en Afrique.

¹ La version en français a été fournie par les États africains.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1.2 Il est donc vital d'assurer la participation effective et durable des Etats africains au transport aérien international. La position des Etats africains sur les questions couvertes par la présente note, soumises pour examen par la Conférence, est guidée par cette politique.

2. EXAMEN

2.1 Libéralisation de l'accès aux marchés et évolution depuis la quatrième Conférence mondiale de transport aérien

2.1.1 L'accès aux marchés est fondamental pour participer aux services de transport aérien. Il s'ensuit, par conséquent, que toute politique de libéralisation de l'accès aux marchés doit garantir la participation des transporteurs africains au transport aérien. Un tel processus pour des raisons d'impérieuses nécessités doit prendre en compte les disparités des économies, des ressources, de la taille et de la compétitivité des transporteurs africains.

2.1.2 C'est dans ce contexte que les Etats africains se sont mis d'accord sur une politique de libéralisation qui ne conduirait pas à une immédiate et complète libéralisation de l'accès au marché sur un plan global. Les Etats africains ont plutôt choisi de poursuivre la libéralisation, bilatéralement avec des tierces parties et ont mis en place une politique régionale pour libéraliser à l'intérieur de l'Afrique. Une telle approche permettrait d'atteindre l'objectif de la libéralisation et de renforcer en même temps les transporteurs africains pour qu'ils soient en mesure de lutter effectivement dans un nouvel environnement de concurrence accrue.

2.2 Arrangements bilatéraux

2.2.1 La position précitée est conforme à la conclusion de la Conférence de 1994 qui stipulait que chaque Etat devrait procéder à son propre choix de niveau et de rythme pour atteindre l'objectif de la libéralisation en utilisant les voies bilatérales, régionales et mondiales selon le cas.

2.2.2 Depuis 1994, les Etats africains se sont efforcés de libéraliser l'accès aux marchés en utilisant tous ces moyens. Au plan bilatéral, des progrès significatifs ont été faits par les Etats africains, comme la plupart d'entre eux ont assoupli les accords bilatéraux dans leurs rapports mutuels en accordant, sans restriction, des droits de trafic de 3e et 4e libertés et, dans certains cas, de 5e liberté. Par ailleurs, un nombre d'Etats africains ont signé des accords bilatéraux de transport aérien « cieux ouverts » avec les Etats-Unis d'Amérique et d'autres tierces parties.

2.3 Arrangements sous-régionaux

2.3.1 Une importante évolution a été observée au niveau sous-régional. En fait, les sous-régions, dans la plupart des cas, ont donné le ton en mettant en place des mesures pour libéraliser l'accès aux marchés à l'intérieur et entre les sous-régions. Ceci comprenait le programme de la COMESA et ceux d'autres sous-régions telles que la CEMAC, la CEDEAO. L'EAC et la SADC ont aussi adopté des programmes de libéralisation individuels dont la mise en œuvre a été incorporée plus tard dans la Décision de Yamoussoukro.

2.4 Cadre de la politique régionale – La Décision de Yamoussoukro

2.4.1 Sur le plan réglementaire, la réalisation la plus remarquable en Afrique au niveau régional depuis 1994 a été l'adoption en 1999 de la Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro de 1988. La Décision est entrée en vigueur en août 2000.

2.4.2 La Décision est un cadre de politique intra- africaine sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique par des transporteurs africains qualifiés. La Décision entre autres, stipule :

- a) Libre échange des droits de trafic y compris la 5e liberté entre Etats africains.
- b) Désignation multiple par chaque Etat partie sur la base d'une paire de villes.
- c) Non-restriction de fréquences, et de capacité offertes sur les services aériens reliant toute combinaison de paire de villes.
- d) Libéralisation intégrale des tarifs.
- e) Libéralisation intégrale du fret et des services non-réguliers.
- f) Incitation à la coopération commerciale et à d'autres formes de coopération entre compagnies aériennes africaines.

2.4.3 La Décision de Yamoussoukro prévoyait une période intérimaire de deux ans au cours de laquelle les Etats avaient le choix de mettre en œuvre en tout ou en partie les mesures adoptées par la Décision. En conséquence, la date limite pour une mise en œuvre complète de la Décision était fixée au 11 août 2002, fin de la période intérimaire de deux ans. Cependant, la mise en œuvre a été lente. L'organe de suivi continental et les regroupements économiques sous-régionaux effectuent un travail important pour une mise en œuvre intégrale.

2.5 Organisation mondiale du Commerce (OMC)

2.5.1 On est conscient que l'Organisation Mondiale du Commerce et d'autres organisations doivent être impliquées davantage dans la libéralisation du transport aérien. L'intention est d'étendre les principes de l'Accord Général sur le Commerce et les Services (GATS) au-delà des trois services (SIR, maintenance, ventes et marketing figurant dans l'Annexe sur le transport aérien.

2.5.2 Indépendamment du problème de la clause de la nation la plus favorisée (NPF), l'expérience vécue par les Etats africains et d'autres pays en développement montre que les principes du GATS sont appliqués au bénéfice des groupes développés et déjà pourvus. Les subventions à l'agriculture par les gouvernements européen, américain et japonais ont, au mieux appauvri les fermiers africains et au pire les ont complètement exclus du secteur. Les Etats africains n'accepteraient pas, par conséquent, de mettre les services aériens sous la coupe du GATS. Le transport aérien pourrait être utilisé par les gouvernements africains comme un échange pour d'autres bénéfices ou concessions.

2.5.3 Etant donné le problème déjà bien connu et expliqué, avec l'application de la clause de la Nation la plus favorisée du GATS, le GATS n'est pas le vecteur idéal pour la libéralisation des services de transport aérien. L'OACI devrait rester la seule organisation chargée de conduire le processus de libéralisation. Elle dispose pour ce faire de l'expérience et de l'expertise appropriée.

2.6 Les contraintes aéroportuaires sur l'accès

2.6.1 Le manque de capacités aéroportuaires avec son corollaire la limitation de l'accès aux aéroports ne constitue pas un problème aux aéroports africains. Cependant, les contraintes aéroportuaires sur l'accès aux grands aéroports en Europe constituent une sérieuse entrave à l'accès aux marchés pour les transporteurs africains. Dans la plupart des cas, le manque de capacités aéroportuaires a été avancé, comme raisons suffisantes, pour refuser aux transporteurs africains l'accès aux aéroports européens de choix. Ceci a eu des conséquences fort dommageables pour l'exploitation des transporteurs africains.

2.6.2 A la lumière de ce qui précède, les Etats africains appuient un système de créneaux horaires qui devrait :

- a) Etre compatible à l'échelle mondiale.
- b) Avoir pour objectif l'utilisation effective de la capacité aéroportuaire et qui poursuive un objectif unique.
- c) Transparent, équitable et non-discriminatoire.
- d) Etre simple, pratique et économiquement viable.

2.7 La location des aéronefs dans le transport aérien international

2.7.1 La location d'aéronefs qui est très importante pour satisfaire les besoins en capacité de l'Afrique a d'importantes implications sur l'accès aux marchés pour les transporteurs africains.

2.7.2 Cependant, il existe des préoccupations, particulièrement à propos de la supervision de la sécurité. Ceci arrive le plus souvent quand l'exploitant de l'aéronef loué ne dispose pas des capacités requises en matière d'entretien et que l'Etat non plus n'a pas la capacité de supervision de la sécurité. L'autre préoccupation concerne l'exercice possible des droits de trafic, quand le bailleur est une compagnie aérienne qui n'a pas de droits de trafic sur les routes exploitées par le locataire. Les Etats africains partagent ces préoccupations particulièrement lorsque le bailleur est un transporteur non-africain et qu'il n'est pas couvert par les dispositions de la Décision de Yamoussoukro.

2.8 Libéralisation des services du fret aérien

2.8.1 Les opérations de fret aérien jouent un rôle décisif en ce qu'elles facilitent les importations/exportations des pays africains. La libéralisation des services de fret aérien offrirait par conséquent l'occasion aux exportateurs africains d'atteindre d'importants marchés à l'étranger, que autrement ils ne pourraient pas.

2.8.2 C'est à la lumière de ce qui précède que la Décision de Yamoussoukro a prévu une libéralisation complète des services de fret aérien.

2.8.3 On est conscient que les opérations de fret ont d'importants traits distincts de ceux des services aux passagers. Cependant, au niveau mondial, une complète libéralisation aurait à prendre en compte la différence du niveau de développement économique et des ressources à la disposition des acteurs dans différents pays.

3. CONCLUSIONS

3.1 Libéralisation de l'accès aux marchés

3.1.1 La principale conclusion résultant de ce qui précède est que les Etats africains ont choisi une libéralisation graduelle au niveau régional parce que les temps ne sont pas encore mûrs pour une libéralisation au niveau mondial; ce n'est qu'une fois que la libéralisation sera réalisée au niveau africain qu'on peut s'attendre à la voir s'étendre à d'autres régions du monde.

De plus :

- a) Depuis la Conférence mondiale de Transport aérien de 1994, des progrès considérables ont été réalisés pour libéraliser l'accès aux marchés en Afrique aux plans bilatéral, sous-régional et régional.
- b) Etant donné les disparités et la position concurrentielle désavantageuse des Etats africains à l'égard des autres régions du monde, une politique de transport aérien idoine, telle que la Décision de Yamoussoukro, est le seul moyen qui puisse assurer une participation effective et durable de l'Afrique au transport aérien international.
- c) L'Afrique s'efforcera de réaliser un accès intégral aux marchés à l'intérieur du continent tout en adoptant l'approche bilatérale en libéralisant l'accès aux marchés avec les pays tiers ou groupes de pays.
- d) Etant donné les disparités et inégalités du GATS dans d'autres secteurs telles que les subventions à l'agriculture dans les pays développés, qui ont entraîné l'appauvrissement des fermiers africains, il ne serait pas indiqué, à ce stade, que la libéralisation du transport aérien se fasse sous l'ombrelle du GATS.
- e) Cela étant, un accès intégral aux marchés au niveau mondial, se ferait dans leur état actuel au détriment des transporteurs africains et compromettrait leur participation aux marchés du transport aérien.

3.2 Libéralisation des services du fret aérien

3.2.1 Quant aux conclusions du Secrétariat de l'OACI, les Etats africains souscrivent aux conclusions selon lesquelles la libéralisation des services de fret aérien pourrait être accélérée. Les Etats africains appuient en particulier l'adoption du projet de l'Annexe type sur les services de fret aérien étant donné qu'il prend en compte les préoccupations en matière de sécurité, sûreté et de droits de trafic.

4. RECOMMANDATIONS

4.1 Libéralisation de l'accès aux marchés

4.1.1 A la lumière de ce qui précède des Etats africains partagent les conclusions du paragraphe 4 de la note WP/8 du Secrétariat et proposent leur adoption.

4.1.2 En outre, les Etats africains voudraient réitérer leur position, comme suit :

- a) L'Afrique s'engage à libéraliser graduellement l'accès aux marchés chose qu'elle a déjà commencé à faire en adoptant la Décision de Yamoussoukro et en la mettant en œuvre graduellement.
- b) Ils n'appuient pas une libéralisation mondiale de l'accès aux marchés, qui comprendrait un octroi non restrictif de droits de trafic au-delà des 3ème et 4ème libertés. Ceci devrait continuer à se faire sur la base des accords bilatéraux des services aériens et d'autres accords multilatéraux auxquels les Etats africains, individuellement, pourraient être parties.
- c) Ils soulignent que les droits de trafic doivent être la base pour les autorisations d'exploitation dans le cadre d'un accord commercial. Les compagnies aériennes des pays tiers ne devraient pas se voir permettre l'accès aux marchés à travers ces arrangements commerciaux.
- d) L'évolution des futurs arrangements réglementaires sur l'accès aux marchés devrait être coordonnée au sein de l'OACI, seul organe ayant la perspective la plus large en matière de transport aérien international, les autres organisations n'étant pas le vecteur approprié pour la libéralisation du transport aérien.

4.2 Contraintes aéroportuaires à l'accès aux marchés

4.2.1 En attendant, et tout en étant d'accord avec la conclusion du paragraphe 4.1 (e) de la note de travail WP/8, la préférence devrait être accordée aux transporteurs africains dans l'attribution des créneaux horaires aux aéroports saturés. Ceci empruntera la forme des mesures préférentielles non réciproques destinées à assurer une participation effective des transporteurs africains au transport aérien international.

4.3 Location d'aéronefs dans le transport aérien international

4.3.1 Le projet de clause type sur la location d'aéronefs prend en compte ces préoccupations dans une large mesure. Les Etats devraient donc appuyer l'adoption de la clause.

4.3.2 Par conséquent, il est également proposé que les Etats adoptent les conclusions du paragraphe 5 de la note de travail WP/9.

4.4 Libéralisation des services de fret aérien

4.4.1 Tout processus de libéralisation de fret devrait donc tenir compte des réalités économiques, des ressources, de la taille et de la compétitivité des compagnies aériennes africaines toutes choses qui limitent leur participation effective au secteur du fret aérien. Par conséquent, les Etats africains proposent que la libéralisation du fret aérien devrait être basée sur :

- a) Des changements graduels, progressifs, et de manière ordonnée et sûre.
- b) La différence entre les transporteurs aériens combinés, tous les transporteurs de fret et transporteurs intégrés comme ils exploitent sous différents régimes réglementaires.
- c) La libéralisation des services combinés des services fret et passagers devant suivre les mêmes principes que pour les exploitations des vols passagers.

- d) Une libéralisation mondiale complète de toutes les exploitations de fret aérien et des exploitations de fret spécialisées.

5. **SUITE A DONNER**

5.1 La Conférence est invitée à :

- a) examiner et adopter les conclusions du paragraphe 3;
- b) adopter les recommandations du paragraphe 4.

— FIN —